

# **PROGETTO DI LEGGE**

**Misure per la promozione  
dell'attrattività del territorio  
mediante interventi in ambito  
aeroportuale e di sostegno alla  
logistica e all'intermodalità**

# Misure per l'incentivazione del sistema aeroportuale regionale

Estate 2025 Affidamento di uno studio per l'analisi e la configurazione strategica dell'offerta aeroportuale regionale nel contesto nazionale e internazionale e per l'individuazione degli strumenti giuridici e delle possibili misure di sostegno per eventuali interventi di coordinamento degli scali della Regione

Autunno 2025 a conclusione dello studio è stata evidenziata, tra le possibili azioni da metter in campo, quella relativa alla disapplicazione dell'addizionale comunale sui diritti di imbarco negli scali minori, che si configura come una misura volta a incentivare il traffico aereo e favorire la competitività del sistema aeroportuale regionali. L'esperienza già maturata in diverse Regioni italiane dimostra che tale intervento può produrre effetti positivi in termini di aumento del numero di passeggeri e attrattività commerciale.

Dicembre 2025 Lo Stato, con la Legge 30 dicembre 2025 n. 199 *Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2026 e bilancio pluriennale per il triennio 2026-2028*, ha disposto la disapplicazione dell'addizionale comunale sui diritti d'imbarco negli aeroporti della nostra regione che abbiano registrato nel 2024 un flusso di passeggeri inferiore a 700.000

# Pertanto la Regione sta avviando un progetto di legge per promuovere l'attrattività del territorio anche attraverso interventi in ambito aeroportuale

## OBIETTIVI:

- perseguire lo sviluppo sostenibile socio-economico e turistico-commerciale favorendo la crescita dell'attrattività del sistema produttivo ed economico del territorio, promuovendo l'intermodalità fra il trasporto viario, ferroviario, aereo e fluvio-marittimo, nonché l'accessibilità alle infrastrutture dei trasporti.
- valorizzare i sistemi aeroportuali e logistici quali fattori strategici per la competitività territoriale e infrastrutture abilitanti all'integrazione delle filiere produttive e dei principali settori economici inclusi turismo, commercio e servizi avanzati, con gli obiettivi di tutela e valorizzazione ambientale del territorio.
- sviluppare proposte per azioni congiunte tra soggetti pubblici e privati per la valorizzazione economica, turistica e logistica dei territori sedi di aeroporti, in connessione con il sistema produttivo e dei servizi regionali.
- favorire l'attrattività di nuovi investimenti, anche internazionali, attraverso la promozione integrata del sistema produttivo e turistico regionale in un'ottica di sostenibilità ambientale.

# Cabina di regia per una strategia di sviluppo infrastrutturale nei territori sede degli aeroporti di Parma, Bologna, Forlì e Rimini

Sarà istituita una cabina di regia per:

- coordinamento tra i diversi enti e soggetti coinvolti
- visione di sistema su scala regionale a garanzia dell'efficacia della pianificazione e dell'attuazione delle strategie di sviluppo infrastrutturale nei territori sede degli aeroporti di Parma, Bologna, Forlì e Rimini

La cabina di regia sarà composta da Regione, Comuni sedi di aeroporti, Azienda di Promozione Turistica regionale, Unioncamere Emilia-Romagna, gestori aeroportuali, inoltre potrà essere integrata anche con la partecipazione dei rappresentanti di MIT, ENAC e ENAV (previo accordo con lo Stato), nonché con altri soggetti pubblici interessati.

# Promozione del sistema aeroportuale regionale/1

## Disapplicazione aggiuntiva comunale sui diritti di imbarco

In attuazione di quanto disposto dai commi da 481 a 484 dell'art. 1 della legge 30 dicembre 2025 n. 199 (Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2026 e bilancio pluriennale per il triennio 2026-2028), la Regione assume a proprio carico gli oneri della **tassa aggiuntiva comunale sui diritti d'imbarco di passeggeri sugli aeromobili.**

A tale scopo la Regione, a decorrere dall'esercizio finanziario 2026 versa, annualmente, all'entrata del Bilancio dello Stato, entro il 30 aprile di ciascun anno, la spesa di **1.912.300,00 euro.**

*Lo Stato destina poi questa somma come segue:*

- *1.471.000 euro all'INPS,*
- *294.200 euro per il 40% ai comuni sedi degli aeroporti e per il 60% per la sicurezza all'interno degli aeroporti*
- *147.100 euro per il servizio antincendio negli aeroporti*

## Promozione del sistema aeroportuale regionale/2

Obiettivo della Regione è promuovere lo sviluppo delle infrastrutture aeroportuali come porte di accesso ai sistemi territoriali e ai circuiti turistico-produttivi regionali, con l'obiettivo di realizzare un efficace coordinamento tra i programmi di sviluppo aeroportuali e la pianificazione della rete dei trasporti regionali per l'efficientamento sostenibile del trasporto multimodale delle persone e delle merci.

# Misure per l'incentivazione del trasporto ferroviario delle merci/1

Obiettivo della Regione, in continuità con precedenti misure di incentivazione approvate e attuate a partire dal 2009 fino al 2022, è quello di contribuire al miglioramento della qualità dell'aria e perseguire la crescita del trasporto ferroviario delle merci mediante la realizzazione di servizi aggiuntivi che, correggendo gli squilibri strutturali tra il trasporto stradale e il trasporto ferroviario di merci, consentono da un lato una riduzione dell'inquinamento ambientale e dall'altro, nell'ottica del Green Deal, l'aumento della mobilità sostenibile, oltre all'incremento della sicurezza della circolazione.

Il trasporto merci su strada infatti incide in modo significativo sui costi esterni dei trasporti, anche a causa della sua interferenza con il traffico privato. In base ad uno studio di Pricewaterhouse Coopers Advisory SpA del 2016 il trasporto stradale ha un costo esterno 21 volte più elevato rispetto al trasporto ferroviario.

# Misure per l'incentivazione del trasporto ferroviario delle merci/2

LR 24/2022

Nel 2024 (secondo anno di incentivazione) sono stati incentivati 3.961 treni, i quali hanno trasportato complessivamente 2.942.328 tonnellate di merce, delle quali 816.941 aggiuntive rispetto al 2022 (di cui 605.044,55 t. oggetto di contribuzione).

Nella Tabella seguente sono riportati i dati di raffronto del consumo energetico e delle emissioni derivanti utilizzando la modalità ferroviaria e stradale per il trasporto delle tonnellate di merce oggetto di incentivazione nel corso del 2024.

	Treno	Camion	Δ
Consumi energetici [kWh]	32.773.272	115.726.637	-82.953.365
CO <sub>2</sub> [t]	3.936	25.033	-21.297
CO <sub>2</sub> equiv. [t]	4.264	25.560	-21.297
NO <sub>x</sub> [kg]	10.895	27.922	-17.027
NMHC [kg]	1.372	8.859	-7.487
SO <sub>2</sub> [kg]	6.035	27.088	-21.053
PM [kg]	852	2.324	-1.473

I benefici ambientali e sociali, dati dalla differenza fra le esternalità relative al trasporto su gomma e quelle relative al trasporto ferroviario, nel secondo anno di incentivazione (2024) raggiungono quasi i **1,55 milioni di euro**, a fronte di **contributi erogati di 688.636,94 euro**. Mentre, considerando l'intero percorso effettuato dalla merce incrementata i benefici superano a 5,6 milioni di euro.

# Misure per l'incentivazione del trasporto ferroviario delle merci/3

## CRITICITA'

Negli ultimi anni si è registrata una crisi generalizzata del trasporto ferroviario delle merci legata alla combinazione di fattori strutturali e congiunturali che stanno mettendo a dura prova il settore in Italia e in Europa.

Le cause principali sono da ricercare nel cambiamento degli asset nazionali e internazionali dovuti alla condizione congiunturale globale di crisi economico-politica legata ai conflitti, alla stagnazione economica che acuisce la crisi dei settori "pesanti" industriali, allo squilibrio dei costi competitivi del trasporto ferroviario, al grande impatto dell'aumento esponenziale dei costi energetici, nonché ai cantieri e alle interruzioni della rete (PNRR).

# Pertanto la Regione ha ritenuto di disciplinare nel progetto di legge in via di approvazione anche ulteriori misure di sostegno alla logistica ed alla intermodalità.

Gli interventi proposti rientrano fra le misure previste nel Piano Aria Integrato Regionale (PAIR 2030), approvato con Delibera dell'Assemblea Legislativa n. 152/2024, del Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT2025) approvato con Delibera di Assemblea Regionale n° 59/2021 ed è coerente con gli obiettivi e gli indirizzi del Piano Energetico Regionale.

Gli obiettivi specifici sono:

- compensare la differenza dei costi esterni del trasporto su strada a vantaggio degli utenti finali;
- incoraggiare il trasporto stradale anche all'uso della rete ferroviaria regionale dell'Emilia-Romagna;
- sostenere la competitività del trasporto ferroviario delle merci anche nelle aree portuali compensando lo squilibrio tra i costi delle manovre ferroviarie rispetto a quelli dell'autotrasporto.

# Interventi finanziari per il trasporto ferroviario e fluvio-marittimo delle merci, lo sviluppo della logistica e dell'intermodalità

Per le finalità sopradescritte la Regione:

- sostiene e promuove il potenziamento del sistema logistico regionale;
- promuove la realizzazione di interventi atti a garantire e migliorare l'accessibilità e la funzionalità plurimodale degli esistenti e dei futuri poli logistici territoriali;
- incentiva l'avvio e la realizzazione di **servizi di trasporto ferroviario** intermodale, tradizionale e trasbordato, di **trasporto fluviale e fluviomarittimo** in partenza e in arrivo dai nodi logistici intermodali siti nel territorio;
- concorre a calmierare il costo del trasporto ferroviario delle merci ("**sconto traccia**") **sulla rete regionale attraverso FER S.P.A.**;
- contribuisce ad alleggerire i **costi della manovra ferroviaria nei terminal multimodali, a partire dal porto di Ravenna attraverso ADSPMACS.**

Per realizzare questi obiettivi possono essere concessi contributi per un importo massimo annuo di euro 2.000.000,00 per ciascuno degli esercizi 2026, 2027 e 2028, mentre per gli esercizi successivi al 2028, l'importo viene stabilito nell'ambito delle disponibilità annualmente autorizzate dalla legge di bilancio. La Giunta regionale, con propri atti, stabilisce criteri, beneficiari, condizioni e modalità di concessione dei contributi

# Incentivo al trasporto ferroviario delle merci

- A. **Prosecuzione delle iniziative di incentivazione dei servizi di trasporto ferroviario delle merci:** Incentivo rivolto alle imprese utenti di servizi di trasporto ferroviario intermodale o trasbordato e agli operatori del trasporto combinato che commissionano servizi ferroviari.

La misura è studiata sulla scorta del Ferrobonus Nazionale, a differenza delle misure regionali precedenti, introducendo così una maggiore flessibilità.

**È ammessa a contributo l'impresa che realizza treni\*km aggiuntivi, per un periodo di 1 anno, rispetto a quelli effettuati nel periodo di riferimento indicato nel bando, e aventi origine e/o destinazione, presso un nodo ferroviario ubicato nel territorio della Regione Emilia-Romagna. E' oggetto di contributo la totalità dei treni chilometro realizzati nell'anno.**

- B. **Calmierazione del costo del trasporto ferroviario delle merci tramite introduzione di sconto traccia sulla rete regionale.**

La misura di aiuti "sconto traccia regionale" sarà effettuata sulla rete regionale su base annuale, e sarà erogata tramite FER – Ferrovie Emilia-Romagna s.r.l., gestore unico della rete ferroviaria della Regione Emilia-Romagna, interessata dal trasporto merci per una estesa di 114 km.

La misura è studiata sulla scorta della "Norma Merci" dello Stato.

- C. **Contributo all'alleggerimento dei costi di manovra ferroviaria nel terminal portuale di Ravenna**

Concessione da parte della Regione di contributi annui alla Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centro Settentrionale (ADSPMACS) che utilizzerà tali risorse in favore degli operatori della manovra ferroviaria nel porto. Questo contributo è destinato a coprire parte dei costi delle operazioni, con l'obbligo di trasferire almeno il 50% del valore ai clienti che utilizzano il servizio.

La legge di bilancio 2025 statale prevede un sostegno agli operatori di manovra ferroviaria nei porti fino al 31 dicembre 2026, al fine di promuovere il traffico ferroviario delle merci in ambito portuale.